Legislative Summary LS-506E

BILL C-47: AN ACT TO AMEND THE AIR CANADA PUBLIC PARTICIPATION ACT

Andrew Kitching
Law and Government Division

25 May 2005

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Parliamentary Information and Research Service

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

105-07538/

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL C-47

HOUSE OF COMMONS		SENATE	
Bill Stage	**Date**	**Bill Stage**	**Date**
First Reading:	2 May 2005	First Reading:	
Second Reading:		Second Reading:	
Committee Report:		Committee Report:	
Report Stage:		Report Stage:	
Third Reading:		Third Reading:	

Royal Assent:

Statutes of Canada

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

Legislative history by Peter Niemczak

CE DOCUMENT EST AUSSI PUBLIÉ EN FRANÇAIS

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE OF CONTENTS

Page

BACKGROUND 1

DESCRIPTION AND ANALYSIS 2

A. Affiliates of Air Canada 3

1. Application of the *Official Languages Act*, and Limitations and Exceptions 3
2. Definitions of Affiliates 4

B. Application of the Act to ACE Aviation Holdings 4

C. Transitional Provisions 4

COMMENTARY 5

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

BILL C-47: AN ACT TO AMEND THE AIR CANADA PUBLIC PARTICIPATION ACT*

BACKGROUND

The 1988 *Air Canada Public Participation Act*(1) set conditions for the privatization of Air Canada. Along with transitional measures leading to government divestiture, the Act sought to ensure that Air Canada would continue to operate in both French and English by making the newly privatized corporation subject to the *Official Languages Act*(2) (the OLA). A further provision required Air Canada to maintain its head office in Montréal, and operational centres in Winnipeg, Montréal, and Mississauga.

Air Canada is subject to the *Official Languages Act* in its entirety. The Act compels Air Canada not only to provide communications and service to the public in both official languages (Part IV of the OLA)(3) but also to maintain a bilingual workplace (Part V).(4) In addition, Air Canada is subject to provisions that ensure equal opportunities for employment and advancement, as well as a requirement that its workforce reflect the presence of both official language communities (Parts VI and VII).

---

* Notice: For clarity of exposition, the legislative proposals set out in the bill described in this Legislative Summary are stated as if they had already been adopted or were in force. It is important to note, however, that bills may be amended during their consideration by the House of Commons and Senate, and have no force or effect unless and until they are passed by both Houses of Parliament, receive Royal Assent, and come into force.

(1) R.S. 1985, c. 35 (4th Supp.).

(2) R.S. 1985, c. 31 (4th Supp.).

(3) The scope of Air Canada's obligations is specified in the *Official Languages (Communications with and Services to the Public) Regulations*, SOR/92-48. Generally, in-flight services must be provided in both official languages on any route that starts, has an intermediate stop or finishes at an airport located in the National Capital Region, the Montréal metropolitan area or the City of Moncton, or between cities in provinces that have a linguistic minority of at least 5%. Ground services must be provided in both official languages at airports that serve at least 1 million passengers per year or if the demand for services in the minority official language is equal to at least 5% of the total demand. Offices that provide ticketing and reservation services or cargo services in cities are subject to the same regulations as apply to offices serving the general public.

(4) Under Part V of the Act, Air Canada must provide its employees with personal and central services, and regularly used work instruments, in both official languages in designated bilingual regions.

After Air Canada acquired Canadian Airlines, the regional carriers of the two airlines were amalgamated into Air Canada Jazz. In 2000, Parliament passed amendments to the *Air Canada Public Participation Act* that ensured that Air Canada's subsidiaries, such as Jazz and ZIP, would provide service to the public in both official languages. These subsidiaries are subject only to Part IV of the *Official Languages Act*, which requires customer service in both official languages, where numbers warrant.

In September 2004, Air Canada emerged from bankruptcy protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act*. While in bankruptcy protection, Air Canada underwent substantial restructuring that resulted in the formation of new corporate entities. Air Canada itself became a wholly owned subsidiary of a newly created parent company, ACE Aviation Holdings Inc. Several internal divisions and former subsidiaries of Air Canada were spun off into limited partnerships under the direct or indirect control of ACE Aviation.(5) While the *Air Canada Public Participation Act* continues to apply to Air Canada itself, ACE Aviation and the new corporate entities it owns are not currently subject to official language obligations.

The Minister of Transport, the Honourable Jean Lapierre, tabled Bill C-47, *An Act to amend the Air Canada Public Participation Act*(6) (the Act) in the House of Commons on 2 May 2005. The Act amends existing legislation to ensure that Air Canada's successor corporations are subject to official language requirements. The Act also obliges ACE Aviation Holdings, the parent company that now controls Air Canada and its subsidiaries, to retain its head offices in Montréal.

DESCRIPTION AND ANALYSIS

Clauses 1 to 4 of Bill C-47 rename the *Air Canada Public Participation Act* the *Air Canada and Its Affiliates Act*, and make housekeeping amendments that change the arrangement of the Act.

---

(5) As of 30 September 2004, ACE became the parent holding company of the reorganized Air Canada and each of its subsidiaries. In addition to Air Canada itself, ACE took control of Aeroplan, Jazz, Destina and Air Canada Vacations (Touram), which were already separate legal entities. Air Canada Technical Services (ACTS), AC Cargo, Air Canada Ground Handling Services and AC Online were established as stand-alone limited partnerships under ACE. Jazz was reorganized into Jazz Air Limited Partnership. Source: *ACE Aviation 2004 Annual Report*, p. 7, available on-line at: http://www.sedar.com/csfsprod/data54/filings/00757486/00000001/x%3A%5Csedar%5C2005%5CACE%5Cannualreport%5Cannualreport2004.pdf.

(6) 1st Session, 38th Parliament, 53-54 Elizabeth II, 2004-2005.

A. Affiliates of Air Canada

1. Application of the *Offical Languages Act*, and Limitations and Exceptions

Clause 5 of Bill C-47 adds a new section 10.2 to the *Air Canada Public Participation Act*. Section 10.2(1) is a blanket clause stating that the *Official Languages Act* applies to all Air Canada affiliates that come within the legislative authority of the federal government in respect of aeronautics.

Sections 10.2(2) to 10.2(3) institute limitations to the blanket application of the *Official Languages Act*. As previously stated, Part IV of the OLA requires an entity to offer customer or consumer services in both official languages. Parts VIII, IX, and X set out enforcement mechanisms, such as investigations and court remedies, under which an entity can be taken to task for breach of Part IV. Only Parts IV, VIII, IX and X of the *Official Languages Act* apply to:

- an air service undertaking owned and operated by Jazz Air Limited Partnership; and
- any new undertaking that provides air services.

Section 10.2(4) sets out a number of other exceptions to the blanket application of the OLA. Official language requirements for affiliates do not apply at all to some entities.

- Paragraph 10.2(4)(a) states that an affiliate is exempt from official language requirements if not controlled by ACE Aviation or its subsidiaries. This clause was designed to ensure that a corporation that acquired ACE Aviation, or any of its affiliates, would not itself be subject to the OLA. In other words, language requirements apply from ACE Aviation on down, but would not apply to a parent company that bought ACE or other Air Canada subsidiaries.
- Paragraph 10.2(4)(b) is a somewhat confusing clause that exempts an undertaking, other than Jazz Air Limited Partnership, that was owned or operated on 1 April 2003 by an affiliate of the Corporation (i.e., Air Canada) and that continues to be owned by an affiliate of the Corporation when the Act comes into force. Paragraph 10.2(4)(b) is meant to exempt Air Canada subsidiaries that were previously exempt from official language requirements, most notably Aeroplan, and Air Canada's tour operators, Destina and Air Canada Vacations (Touram). These companies were previously exempt because they did not provide "air services, including incidental services" within the meaning of section 10(10) of the *Air Canada Public Participation Act*.[7] Since Aeroplan, Destina and Touram were separate legal

(7) There is some debate as to whether Aeroplan is in fact an "incidental" air service under section 10(10) of the *Air Canada Public Participation Act* and therefore subject to official language requirements. The Official Languages Commissioner seems to believe Aeroplan is subject to the OLA, and has investigated complaints against Aeroplan, although they were stayed when Air Canada entered bankruptcy. The courts have yet to rule on whether the Act applies to Aeroplan.

entities prior to restructuring, they will remain exempt from the Act. Air Canada Technical Services (ACTS), AC Cargo, and Air Canada Ground Handling Services, which were established during the restructuring, will be subject to Part IV of the OLA.

- Paragraphs 10.2(4)(c) and (d) exempt new undertakings that do not provide air services, or that provide services exclusively outside of Canada.

2. Definitions of Affiliates

Section 10.2(5) defines affiliation, and control of affiliates. An affiliate is a corporation controlled by another corporation, or controlled by the same parent. The term affiliate includes partnerships along with corporations. Control means over 50% of the voting shares and control of the board of directors of the affiliated corporation or partnership.

B. Application of the Act to ACE Aviation Holdings

The *Air Canada Public Participation Act* currently requires Air Canada's head office to be located in Montréal. Section 10.3 extends this requirement to ACE Aviation, the holding company that now controls Air Canada.

Under section 10.3, the articles of incorporation of ACE Aviation are deemed to contain provisions requiring ACE Aviation to ensure that a member of the public can communicate and obtain services in either official language from both the head office and any other office where there is a significant demand for bilingual services. The articles of incorporation are also deemed to include a provision requiring the company to have its head office in Montréal.

Section 10.4 prevents ACE Aviation from applying for continuance in another jurisdiction, meaning that the company is required to be incorporated under the *Canada Business Corporations Act*. ACE Aviation may not change its articles or by-laws to be inconsistent with the head office and language requirements outlined above.

C. Transitional Provisions

Clause 6 of the bill is a transitional provision stating that unresolved complaints made under the *Official Languages Act* against Air Canada or its subsidiaries before the restructuring will continue to apply to its successor corporations.

COMMENTARY

Bill C-47 does not impose any new obligations on Air Canada. The bill maintains the status quo by making Air Canada's new corporate structure following bankruptcy subject to the same requirements as previous incarnations of the airline.

There has been considerable controversy over official language requirements imposed on Air Canada. Air Canada's obligations have been subject to two reviews by parliamentary committees, in 2002 and again in 2004.

In February 2002, the Standing Joint Committee on Official Languages tabled a report entitled *Air Canada: Good Intentions Are Not Enough!*[8] The report found that Air Canada was not fully meeting its official language obligations and made 16 recommendations for changes that would ensure compliance with the OLA. Among the recommendations were proposals that Air Canada be provided with federal government financial assistance for language training and that the *Air Canada Public Participation Act* be amended so that the OLA would take precedence over collective agreements. The Canadian Alliance members of the committee issued a minority report that concluded that official language requirements hampered Air Canada's ability to compete with other airlines, and recommended that all OLA provisions be removed from the *Air Canada Public Participation Act*.

In 2004, the House of Commons Standing Committee on Official Languages again heard witnesses on official language issues related to Air Canada. In testimony before the committee, Air Canada claimed that the official language requirements were problematic in a number of ways:

- Air Canada said that following its merger with Canadian Airlines, the airline was obligated to comply with official language requirements while simultaneously providing job security for its mostly unilingual Canadian Airlines employees. Air Canada is finding language training for unilingual employees costly,[9] and complained that its obligations to comply with the OLA are often inconsistent with seniority provisions in its collective agreements, and with its legal obligations under the *Canada Labour Code*.[10]

---

(8) Standing Joint Committee on Official Languages, *Air Canada: Good Intentions Are Not Enough!* February 2002, available on-line at: http://www.parl.gc.ca/InfoComDoc/37/1/LANG/Studies/Reports/langrp04-e.htm.

(9) House of Commons Standing Committee on Official Languages, Evidence, 1st Session, 38th Parliament, 25 November 2004, at 0910.

(10) *Ibid.*, at 0915.

- Officials from the airline stated that they spend considerable amounts of time and money complying with the OLA, and that the playing field should be levelled by making all national airlines in Canada subject to the Act. For example, Air Canada cited the cost of compliance with provisions under Part IV of the OLA, which requires it to advertise in minority press markets, as an additional burden not imposed on its competitors.(11)

Air Canada therefore requested that the Government of Canada act on the recommendations previously made by the Joint Committee on Official Languages in its 2002 report, and:

- provide the company with the same financial resources as are available to other federal institutions to defray the costs of making the airline more bilingual; and

- enact legislative changes that declare that achieving official language goals takes precedence over seniority provisions in Air Canada's collective agreements, and the *Canada Labour Code*.

In response to this request, some members of the House of Commons committee pointed out that Air Canada knew it would be subject to official language requirements before acquiring Canadian Airlines, and should have factored its costs into the acquisition.(12)

---

(11) Section 30 of the OLA requires bilingual communications with the public. Air Canada cited the cost of minority language advertising, which is required by the OLA even when there is no economic reason to do so, as an example of an unequal playing field. *Ibid.*, at 0920.

(12) *Ibid.*, at 0950.

Résumé législatif LS-506F

PROJET DE LOI C-47 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA

Andrew Kitching
Division du droit et du gouvernement

Le 25 mai 2005

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

Service d'information et de recherche parlementaires

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-47

CHAMBRE DES COMMUNES		SÉNAT	
Étape du projet de loi	**Date**	**Étape du projet de loi**	**Date**
Première lecture :	2 mai 2005	Première lecture :	
Deuxième lecture :		Deuxième lecture :	
Rapport du comité :		Rapport du comité :	
Étape du rapport :		Étape du rapport :	
Troisième lecture :		Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONTEXTE 1

DESCRIPTION ET ANALYSE 3

A. Entités du groupe d'Air Canada 3

1. Application de la *Loi sur les langues officielles*, restrictions et exceptions 3
2. Définitions des entités du groupe de la Société 4

B. Application de la *Loi* à Gestion ACE Aviation Inc. 4

C. Dispositions transitoires 5

COMMENTAIRE 5

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-47 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA*

CONTEXTE

La *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (la *Loi*) de 1988[1] établissait les conditions pour la privatisation de la société Air Canada. La *Loi*, accompagnée de mesures transitoires concernant la cession par le gouvernement, assujettissait la nouvelle société privatisée à la *Loi sur les langues officielle* (LLO)[2], obligeant Air Canada à continuer de fonctionner en français et en anglais. Selon une autre disposition, Air Canada devait conserver son siège social à Montréal et des centres d'opérations à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga.

Air Canada est assujettie à toutes les dispositions de la LLO. La *Loi* oblige Air Canada non seulement à fournir ses communications et services au public dans les deux langues officielles (partie IV de la LLO)[3], mais également à maintenir un environnement de travail bilingue (partie V de la LLO)[4]. La Société est également assujettie aux dispositions

---

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

(1) L.R. (1985), ch. 35 (4^{e} suppl.).

(2) L.R. (1985), ch. 31 (4^{e} suppl.).

(3) L'étendue des obligations d'Air Canada est précisée dans le *Règlement sur les langues officielles – communications avec le public et prestation des services*, DORS-92-48. En général, il y a obligation de fournir les services en vol dans les deux langues officielles sur les trajets dont la tête de ligne, une escale ou le terminus est situé dans la région de la capitale nationale, la région métropolitaine de recensement de Montréal ou la ville de Moncton; ou dont la tête de ligne et le terminus sont situés dans une même province dont la minorité linguistique représente au moins 5 p. 100 de la population. Les services au sol doivent être offerts dans les deux langues officielles aux aéroports qui reçoivent au moins un million de passagers par an ou si la demande de services dans la langue officielle de la minorité atteint au moins 5 p. 100 de la demande globale. Les bureaux qui offrent les services de billetterie et de réservations ou de fret dans les villes ou autres localités sont assujettis aux mêmes dispositions du *Règlement* que les bureaux qui servent le grand public.

(4) La partie V de la *Loi* oblige la Société à fournir à son personnel, dans les deux langues officielles, les services qui lui sont destinés à titre individuel ou à titre de services centraux, ainsi que la documentation et le matériel d'usage courant dans les régions désignées bilingues.

garantissant des chances égales d'emploi et d'avancement et exigeant que ses effectifs reflètent la présence au Canada des deux collectivités de langue officielle (parties VI et VII).

Après l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International, les transporteurs régionaux des deux entreprises de transport aérien ont fusionné pour devenir Air Canada Jazz. En 2000, le Parlement a modifié la *Loi* pour faire en sorte que les entités du groupe d'Air Canada, telles que Jazz et ZIP, fournissent un service dans les deux langues officielles conformément à la partie IV de la LLO, qui prévoit que le service à la clientèle doit être offert dans les deux langues officielles lorsque le nombre le justifie.

En septembre 2004, Air Canada s'est retirée de la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. Pendant qu'elle se trouvait encore sous la protection de cette loi, de nouvelles personnes morales ont été constituées dans le cadre de l'importante restructuration entreprise par la Société. Air Canada est elle-même devenue une filiale en propriété exclusive du groupe d'une nouvelle société mère, Gestion ACE Aviation Inc. Plusieurs anciennes divisions et filiales du groupe d'Air Canada ont été converties en sociétés en commandite qui relèvent directement ou indirectement de Gestion ACE Aviation Inc.[5]. La *Loi* continue de s'appliquer à Air Canada, mais Gestion ACE Aviation Inc. et les nouvelles personnes morales qui lui appartiennent ne sont pas assujetties aux dispositions de la *Loi* ni aux obligations en matière de langues officielles.

Le 2 mai 2005, le ministre des Transports, l'honorable Jean Lapierre, a déposé le projet de loi C-47 : Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada[6] à la Chambre des communes. Le projet de loi modifie la loi existante pour que les entreprises qui succèdent à Air Canada respectent les exigences en matière de langues officielles. Il oblige également Gestion ACE Aviation Inc., la société mère qui contrôle Air Canada et les entités de son groupe, à conserver son siège social à Montréal.

---

(5) Le 30 septembre 2004, Gestion ACE Aviation Inc. est devenue la compagnie de portefeuille mère de la nouvelle structure d'Air Canada et de chacune de ses filiales. En plus d'Air Canada, Gestion ACE Aviation Inc. a également pris le contrôle d'Aéroplan, de Jazz, de Destina et de Vacances Air Canada (Touram), qui étaient déjà des entités juridiques distinctes. Services techniques Air Canada, AC Cargo, Services au sol Air Canada et Services en ligne Air Canada ont été converties en sociétés en commandite autonomes qui relèvent de Gestion ACE Aviation Inc. Après sa réorganisation, l'entreprise Jazz est devenue la société en commandite Jazz Air. Source : *Gestion ACE Aviation Inc. Rapport annuel 2004*, p. 7
(http://www.sedar.com/csfsprod/data54/filings/00757486.00000001/x%3A%5CSedar%5C2005%5CACE%5Cannualreport%5Crapportannuel2004.pdf

(6) Première session, 38e législature, 53-54, Elizabeth II, 2004-2005.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

DESCRIPTION ET ANALYSE

Les articles 1 à 4 du projet de loi modifient le nom de la *Loi*, qui devient *Loi sur Air Canada et les entités de son groupe* et apportent des modifications d'ordre administratif qui visent l'organisation interne de la *Loi*.

A. Entités du groupe d'Air Canada

1. Application de la *Loi sur les langues officielles*, restrictions et exceptions

L'article 5 du projet de loi ajoute un nouvel article 10.2 à la *Loi*. Le paragraphe 10.2(1) est une disposition générale qui prévoit que la LLO s'applique à toutes les entités du groupe d'Air Canada relevant de la compétence législative du Parlement en matière d'aéronautique.

Les paragraphes 10.2(2) et 10.2(3) apportent des restrictions à l'application générale de la LLO. Comme nous l'avons mentionné, la partie IV de la LLO oblige une entité à fournir ses services au client ou au consommateur dans les deux langues officielles. Les parties VIII, IX, et X établissent des mécanismes de contrôle d'application, tels que des enquêtes et des recours judiciaires, qui peuvent jouer lorsqu'une entité a contrevenu aux dispositions de la partie IV. Seules les parties IV, VIII, IX et X de la LLO s'appliquent :

- à l'entreprise de services aériens qui appartient à la société en commandite Jazz Air;
- aux nouvelles entreprises qui offrent des services aériens.

Le paragraphe 10.2(4) prévoit de nombreuses autres exceptions à l'application générale de la LLO. Certaines entités sont exemptées de toute exigence en matière de langues officielles.

- En vertu de l'alinéa 10.2(4)*a*), toute entité du groupe qui n'est pas contrôlée par Gestion ACE Aviation Inc. ou par ses filiales est soustraite aux obligations en matière de langues officielles. L'ajout de cette disposition fait en sorte qu'une société qui ferait l'acquisition de Gestion ACE Aviation Inc. ou d'entités de son groupe ne serait pas assujettie à la LLO. En d'autres termes, une société mère qui achèterait Gestion ACE Aviation Inc. ou d'autres filiales d'Air Canada ne serait pas soumise à des obligations linguistiques, contrairement à Gestion ACE Aviation Inc. et aux entités qui en dépendent.

- L'alinéa 10.2(4)*b*) est une disposition un peu difficile à comprendre, qui exempte des exigences linguistiques toute entreprise – à l'exception de la société en commandite Jazz Air – dont le propriétaire ou l'exploitant était, le 1er avril 2003, une entité du groupe de la Société (Air Canada) et dont une telle entité était toujours le propriétaire ou l'exploitant lors de l'entrée en vigueur de la disposition de la *Loi*. L'alinéa 10.2(4)*b*) exempte donc les filiales d'Air Canada précédemment soustraites aux exigences linguistiques, en particulier Aéroplan et les organisateurs de voyage d'Air Canada, Destina et Vacances Air Canada (Touram). Ces compagnies étaient déjà exemptées, car elles ne fournissaient pas de « services aériens, y compris les services connexes » au sens du paragraphe 10(10) de la *Loi*[7]. Étant des entités juridiques distinctes avant la restructuration, Aéroplan, Destina et Touram demeurent donc exemptées. Services techniques Air Canada, AC Cargo, Services au sol Air Canada et Services en ligne Air Canada, qui ont été établies durant la restructuration, sont pour leur part assujetties à la partie IV de la LLO.

- Les alinéas 10.2(4)*c*) et *d*) exemptent des exigences linguistiques toute nouvelle entreprise qui n'offre aucun service aérien ou toute nouvelle entreprise qui n'offre des services aériens qu'à l'étranger.

2. Définitions des entités du groupe de la Société

Le paragraphe 10.2(5) définit les groupements et le contrôle des entités du groupe de la Société. Des personnes morales sont du même groupe si l'une contrôle l'autre ou si toutes deux sont contrôlées par la même personne. Le terme « entité » comprend les sociétés de personnes et les personnes morales. Une personne morale est contrôlée par une personne si cette dernière détient des valeurs mobilières lui conférant plus de 50 p. 100 des votes qui peuvent être exercés pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.

B. Application de la *Loi* à Gestion ACE Aviation Inc.

En vertu de la *Loi*, Air Canada doit conserver son siège social à Montréal. L'article 10.3 étend cette exigence à Gestion ACE Aviation Inc., la compagnie de portefeuille qui contrôle maintenant Air Canada.

En vertu de l'article 10.3, les statuts de Gestion ACE Aviation Inc. sont réputés contenir des dispositions l'obligeant à garantir au public le droit de communiquer avec son siège

---

(7) Selon certains, Aéroplan serait un service aérien « connexe » au sens du paragraphe 10(10) de la *Loi* et donc assujetti aux exigences en matière de langues officielles. La commissaire aux langues officielles semble être d'avis qu'Aéroplan est assujetti à la LLO et elle a fait enquête sur les plaintes faites au sujet d'Aéroplan, bien que celles-ci aient été suspendues lorsque Air Canada a fait faillite. Les tribunaux doivent encore déterminer si la *Loi* s'applique à Aéroplan.

social et d'en recevoir les services dans l'une ou l'autre des langues officielles, cette obligation valant également pour tous les autres lieux où elle offre des services et où l'emploi des deux langues officielles fait l'objet d'une demande importante eu égard au public à servir. Ses statuts sont également réputés inclure des dispositions indiquant le maintien de son siège social dans la région métropolitaine de Montréal.

Selon l'article 10.4, Gestion ACE Aviation Inc. ne peut demander sa prorogation sous le régime d'une autre autorité législative, c'est-à-dire que l'entreprise doit être constituée en personne morale conformément à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Gestion ACE Aviation Inc. ne peut modifier ses statuts ou ses règlements administratifs de façon à les rendre incompatibles avec les exigences décrites plus haut concernant la langue et le siège social.

C. Dispositions transitoires

Selon l'article 6 du projet de loi, qui est une disposition transitoire, les plaintes encore pendantes déposées sous le régime de la LLO contre Air Canada ou ses filiales avant la restructuration seront traitées comme si le fait avait été attribué aux entités qui leur ont succédé.

COMMENTAIRE

Le projet de loi C-47 n'impose aucune nouvelle obligation à Air Canada. Il maintient le statu quo en assujettissant la nouvelle structure, établie à la suite de la faillite, aux mêmes exigences qu'auparavant.

Les exigences imposées à Air Canada en matière de langues officielles ont suscité beaucoup de controverse et ont été examinées à deux reprises par des comités parlementaires, en 2002 et en 2004.

En février 2002, le Comité mixte permanent des langues officielles a déposé un rapport intitulé *Air Canada : les bonnes intentions ne suffisent pas*[8], dans lequel il a formulé 16 recommandations de modifications pour empêcher Air Canada de contrevenir à la LLO. Il a proposé, entre autres, que le gouvernement fédéral attribue une aide financière à Air Canada pour

---

(8) Comité mixte permanent des langues officielles, *Air Canada : les bonnes intentions ne suffisent pas*, février 2002 (http://www.parl.gc.ca/InfoComDoc/37/1/LANG/Studies/Reports/langrp04-f.htm).

la formation linguistique et que la *Loi* soit modifiée afin que la LLO l'emporte sur les conventions collectives. Les membres de l'Alliance canadienne au sein du Comité ont rendu public un rapport minoritaire, selon lequel les exigences en matière de langues officielles nuisaient à la capacité d'Air Canada de concurrencer d'autres entreprises de transport aérien; ils ont donc recommandé que toutes les dispositions de la LLO soient retirées de la *Loi*.

En 2004, le Comité permanent des langues officielles de la Chambre des communes a entendu une nouvelle fois des témoignages sur la question des langues officielles à Air Canada. L'entreprise de transport aérien a déclaré devant le Comité que les exigences en matière de langues officielles étaient problématiques à maints égards :

- À la suite de sa fusion avec les Lignes aériennes Canadien international, la société Air Canada soutient avoir été tenue de se conformer aux exigences en matière de langues officielles tout en garantissant la sécurité d'emploi aux employés pour la plupart unilingues de Canadien international. Selon Air Canada, la formation linguistique des employés unilingues est onéreuse[9] et ses obligations aux termes de la LLO sont souvent incompatibles avec les dispositions sur l'ancienneté de la convention collective et ses obligations légales sous le régime du *Code canadien du travail*[10].

- Les représentants d'Air Canada disent que la Société investit beaucoup de temps et d'argent pour se conformer à la LLO et soutiennent que toutes les entreprises nationales de transport aérien devraient être assujetties à la *Loi* au Canada, afin d'assurer l'égalité des chances. En effet, contrairement à ses concurrents, Air Canada dit devoir supporter les coûts d'observation relatifs aux dispositions de la partie IV de la LLO, qui l'oblige notamment à faire de la publicité dans les médias destinés à la minorité de langue officielle[11].

Conformément aux recommandations faites par le Comité mixte permanent des langues officielles dans son rapport rendu public en 2002, Air Canada a donc demandé que le gouvernement du Canada :

- fournisse à l'entreprise de transport aérien un financement équivalent à celui des autres institutions fédérales, afin de couvrir les dépenses liées à la promotion du bilinguisme;

---

(9) Comité permanent sur les langues officielles de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1re session, 38e législature, 25 novembre 2004, à 09:10.

(10) *Ibid.*, à 09:15.

(11) L'art. 30 de la LLO impose des communications publiques bilingues. Pour illustrer l'inégalité des chances, Air Canada mentionne le coût de la publicité dans la langue minoritaire requise par la LLO, même sans justification économique. *Ibid.*, à 09:20.

- édicte des changements législatifs en vertu desquels les objectifs en matière de langues officielles l'emporteraient sur les dispositions sur l'ancienneté de la convention collective d'Air Canada et sur le *Code canadien du travail*.

En réponse à cette requête, quelques membres du Comité de la Chambre des communes ont souligné qu'Air Canada, sachant être assujettie aux exigences en matière de langues officielles, aurait dû tenir compte des coûts connexes lors de l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International[12].

---

(12) *Ibid.*, à 09:50.